BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

Redakcja i administracja: Bydgoszcz, Aleje 1 Maja 48 — Telefon 23-19
Wydawca: Instytut Bałtycki

Rok III Nr.13 [2] Przedruk dozwolony z podaniem źródła Luty r.1947

Obroty towarowe w portach Gdańska i Gdyni w styczniu 1947r.-(BIM) W pierwszym miesiącu bieżącego roku przeszło przez porty Gdańsk i Gdynię 541.o13,5 t towarów, co przedstawia pewną zwyżkę w porównaniu z miesiącem poprzednim (533.24o,3 t).Zwyżka ta nastąpiła w wywozie,który w wysokości 43o.o63,4 t wzrósł o 11% w porównaniu z miesiącem poprzednim, dzięki wzrostowi wywozu węgla i koksu o 10% i dużej ilości dostarczonego bunkru dla statków, o 30% wyższej niż w grudniu 1946r. Przywóz w ilości 11o.95o,1 t spadł o 30% w porównaniu z ubiegłym miesiącem. Spadek ten odnosi się zarówno do ładunków UNRRA jak i innych.

Jedną z istotnych przyczyn tego spadku były wyjątkowo niepomyślne warunki atmosferyczne, odbijające się niekorzystnie na całej żegludze europejskiej i powodujące zamarznięcie całego szeregu północnych portów. Również nasze porty znalazły się w trudnej sytuacji wskutek fali mrozów i zwłaszcza w trzecim tygodniu miesiąca sprawozdawczego przechodziły momenty krytyczne, gdy port gdański został z powodu zamarznięcia unieruchomiony. Wobec braku lodołamaczy, zaczarterowano szwedzki holownik-lodołamacz "Port Stanley", który jednak nie wystarczał już na coraz bardziej grubiejącą powłokę lodową; rozpoczęto więc pertraktacje w sprawie wypożyczenia silnego lodołamacza z krajów skandynawskich. Obroty towarowe w styczniu wyniosły:

	Gdynia	Gdańsk	Razem
przywóz	42.479,4	68.47o,7	11o.95o,1
wywóz	215.69o,7	214.372,7	43o.o63,4
Razem:	258.17o,1	282.843,4	541.o13,5

Jak w poprzednim miesiącu obroty towarowe były w styczniu nieco większe w Gdańsku(54%), lecz - odwrotnie niż w miesiącu porównawczym- nie wskutek przewagi wywozu w Gdańsku, ale dzięki wysokiemu udziałowi Gdańska (61%) w przywozie.

P r z y w ó z

	Towary UNRRA w tonach	Towary inne w tonach	Razem ton
I.Wytw.roślinne	1.923,4	266,1	2.189,5
II.Wytw.zwierzęce	856,2	3.955,9	4.812,1
III.Wytw.mineralne	217,3	62.16o,3	62.377,6
IV.Woski, tłuszcze	169,3	24,4	193,7
V.Przetw.spoż. i tyton.	6.796,3	296,6	7.o92,9
VI.Przetw.chemiczne	91,2	15.966,4	16.o57,6
VII.Skóry i futra	142,4	1.864,7	2.oo7,1
VIII.Surowce włókien.	18o,o	6.639,5	6.819,5
IX.Guma i kauczuk	575,9	31,9	607,8
X.Drewno i przetwory	273,6	1.516,6	1.79o,2
XI.Papier	-	2.789,3	2.789,3
XII.Wyroby kamienne	-	23,9	23,9
XIII.Metale i wyroby	344,9	66,4	411,3
XIV.Maszyny	1.294,3	1.166,9	2.461,2
XV.Środki transport.	88o,8	112,[illegible]	993,4
XVI.Wagi i narzędzia	16,4	2o,2	36,6
XVII-XX.Różne	55,7	23o,7	286,4
Razem:	13.817,7	97.132,4	11o.95o,1
Poprzedni miesiąc	22.949,8	124.348,9	147.298,7
W styczniu 1946r.	84.936,9	54.o73,1	139.o1o,o

Druk. Polska pod Zarz. Państw. Nr 1, Bydgoszcz — 2023

Udział towarów UNRRA spadł do 12% ogólnego przywozu. W przywozie towarów poza transportami UNRRA na pierwszym miejscu stały, jak zwykle, rudy w łącznej ilości 62.115,8 ton, przywiezione ze Szwecji, Danii i Norwegii, na drugim fosforyty w wysokości 10.600,o ton, przywiezione z Z.S.R.R., dalej 5.000 ton quebracho z Argentyny, 2.717,7 ton celulozy ze Szwecji, 2.675,1 ton bawełny z Belgii, 2.000,o ton juty z Z.S.R.R., 2.405,6 ton śledzi ze Szwecji itd.

Poza wymienionymi towarami przybyło jeszcze:

	w mies.sprawozdawczym	w miesiącu poprzednim
koni	10.240 sztuk	9.588 sztuk
mułów	1 "	-

W roku bieżącym porty przygotowują się do podjęcia z powrotem, jak przed wojną, importu owoców południowych, które Polska ma otrzymywać na mocy umowy handlowej z Włochami. W związku z tym zadecydowano odremontowanie magazynu Fettera, który ma służyć do przechowywania tych ładunków.

Prócz tego administracja portowa uruchomi Wolną Strefę, by tam, wedle umowy z firmą "BUNGE" mogła zorganizować skład konsygnacyjny dla bawełny, której pierwszy ładunek jest już w drodze do Gdyni na statku "Santos". Jest to pierwsza próba przywrócenia arbitrażu bawełny w Gdyni.

W y w ó z

	Gdynia ton	Gdańsk ton	Razem ton
I.Wytw.roślinne	765,4	-	765,4
II.Wytw.zwierzęce	2o2,4	-	2o2,4
III.Wytw.mineralne	2o5.159,3	214.372,7	419.532,o
V.Przetw.spożywcze	1.385,4	-	1.385,4
VI.Przetw.chemiczne	66o,3	-	66o,3
VII.Skóry i futra	211,5	-	211,5
VIII.Surowce włókien.	356,9	-	356,9
X.Drewno i wyroby	372,1	-	372,1
XI.Papier	2,7	-	2,7
XII.Wyroby kamienne	65,9	-	65,9
XIII.Metale i wyroby	6.218,9	-	6.218,9
XIV.Maszyny	14o,3	-	14o,3
XV.Środki transportowe	6,8	-	6,8
XVI.Wagi i narzędzia	o,5	-	o,5
XVII-XX.Różne	142,3	-	142,3
Razem:	215.69o,7	214.372,7	43o.063,4
w poprz.mies.	173.093,7	212.847,9	385.941,6
w styczniu 1946r.	91.862,3	85.988,5	177.85o,8

W y w ó z wg krajów przeznaczenia
w styczniu 1947r.

K r a j	Gdynia ton	Gdańsk ton	Razem ton
Szwecja	85.623,6	76.148,9	161.772,5
Dania	12.284,7	53.141,8	65.426,5
Z.S.R.R.	39.37o,8	14.765,2	54.136,o
Finlandia	27.08o,o	14.257,7	41.337,7
Norwegia	15.o88,6	25.659,4	4o.748,o
Holandia	18.5o6,6	3.799,4	22.3o6,o
Francja	-	11.643,8	11.643,8
Brazylia	9.393,3	-	9.393,3
Meksyk	-	8.636,o	8.636,o

K r a j	Gdynia ton	Gdańsk ton	Razem ton
Bunkier dla stat= ków własnych	2.796,o	676,5	3.472,5
Wenezuela	3.281,o	-	3.281,o
Belgia	332,9	2.363,o	2.695,9
Stany Zjednoczone	2.o46,5	-	2.o46,5
Anglia	1.16o,7	-	1.16o,7

W wywozie miesiąca sprawozdawczego udział towarów masowych wy= niósł 92,5%, w poprzednim roku zaś wysokość tego udziału dochodziła do 94%. Udział towarów drobnicowych, który już w końcu ub.roku wyka= zywał tendencje zwyżkowe, podniósł się więc z 6 na 7,5%.

Poza towarami masowymi, na pierwszym miejscu w wywozie stoi ce= ment, który w miesiącu sprawozdawczym eksportowano do:

Z.S.R.R.	16.235,9	ton
Brazylii	9.393,3	"
Meksyku	8.636,o	"
Wenezueli	3.281,o	"
Razem:	37.546,2	ton.

Na drugim miejscu należy wymienić metale, jak żelazo i cynk oraz wyroby metalowe, jak drut i blachę cynkową, eksportowane przeważnie do krajów nadbałtyckich, Anglii i Belgii oraz do Stanów Zjednoczo= nych. Na koniec wspomnieć należy o wywozie przetworów owocowych i wyrobów cukierniczych do Danii i Szwecji, rożnych bieli i minii oło= wianych do krajów skandynawskich, tkanin bawełnianych i nici do Szwe= cji, tamże desek i fornierów, mebli do Anglii, wreszcie ryb, drobiu i jaj do Szwecji i Anglii.

W zestawieniach powyższych obrotów towarowych zawarte są też ładunki tranzytowe Węgier i Czechosłowacji, korzystających z portów polskich:

T r a n z y t przez porty Gdynia i Gdańsk

w styczniu 1947r. w przywozie

T o w a r y	Kraj pocho= dzenia	do Czechosło= wacji ton	do Węgier ton
śledzie	ze Szwecji	1o2,3	-
ruda	" "	2o.239,o	1o,5
ruda	z Danii	1.83o,o	-
konserwy mięsne	" "	16,o	4,2
przetwory chemiczne	" "	21,2	35,4
skóry	" "	1o,o	47,5
surowce włókiennicze	" "	45,4	152,o
metale i wyroby	" "	-	24,5
różne	" "	16,8	13o,o
	Razem:	22.28o,7	4o4,1

Łączenie tranzytem w przywozie portowym 22.684,8 ton.

T r a n z y t przez porty Gdynia i Gdańsk w styczniu 1947r. w wywozie

T o w a r y	Kraj przeznaczenia	z Czechosłowacji ton	z Węgier ton
nasiona	do Szwecji	-	10,0
makuchy	" "	-	90,0
makuchy	do Danii	172,5	-
nasiona oleiste	do Szwecji	-	5,0
drób mrożony	" "	-	8,0
pierze	" "	-	10,0
konserwy warzywne	" "	-	15,8
biele	" "	46,8	66,6
minia	" "	-	25,3
obuwie	" "	96,0	-
deski	" "	14,0	-
rury	" "	183,1	-
rury	do Finlandii	118,2	-
żelazo	" "	53,3	-
żelazo	do Szwecji	15,0	251,1
wyroby metalowe	" "	719,2	-
wyroby metalowe	do Finlandii	178,9	-
konstrukcje żelazne	" "	31,5	-
cynk	do Danii	-	20,0
blacha cynkowa	do Anglii	-	118,0
maszyny	do Szwecji	14,9	-
różne	" "	-	7,8
	Razem:	1. 643,4	627,6

Łąoznie tranzytem w wywozie portowym 2.271,0 ton.

Ogółem więc w styczniu przeszło tranzytem przez porty 24.955,8 ton. Na najbliższą przyszłość oczekiwane są jeszcze nowe towary tranzytowe, mianowicie większe transporty metali półszlachetnych i stopów, które dla Chechosłowacji mają nadejść ze Stanów Zjednoczonych. Transporty te będą wynosiły 1.000 do 2.000 ton miesięcznie.

Wywóz węgla i koksu w styczniu 1947r. przez porty Gdańsk i Gdynię wg krajów przeznaczenia.-(BIM)

Kraj przeznaczenia	ton
Szwecja	147.624,0
Dania	59.997,8
Finlandia	37.308,9
Norwegia	35.793,3
Z.S.R.R.	33.882,9
Holandia	22.306,0
Francja	11.218,3
Belgia	2.363,0
Razem:	350.494,2
w mies.poprz.	318.806,2
w styczniu 1946	158.094,6

Załadunek bunkru wg bander przez porty Gdynia i Gdańsk w styczniu 1947r. -(BIM)

Bandera	Gdynia ton	Gdańsk ton	Razem ton
szwedzka	5.948,9	3.5o2,9	9.451,8
duńska	2.583,o	3.741,8	6.324,8
sowiecka	2.637,8	1.379,1	4.o16,9
norweska	1.o13,o	2.745,2	3.758,2
polska	2.796,o	676,5	3.472,5
fińska	2.896,o	5oo,9	3.396,9
francuska	-	425,5	425,5
angielska	395,o	-	395,o
Razem:	18.269,7	12.971,9	31.241,6
w mies.poprz.	12.8o5,o	12.778,5	25.583,5
w styczniu 1946r.	7.931,3	7.855,5	15.786,8

Stan środków eksploatacyjnych w styczniu 1947r. w portach Gdańsku i Gdyni. -(BIM)

Urządzenia przeładunkowe

Gdynia Wyszczególnienie	Nośność	Gdańsk Wyszczególnienie	Nośność
Nabrzeże Szwedzkie:		Strefa Wolnocłowa:	
2 dźwigi mostowe	7,5-11,5 t	5 dźwigów portalowych	3 t
2 " portalowe	7 t		
Nabrzeże Duńskie:		Kanał Portowy:	
2 taśmowce		2 dźwigi portalowe	2 1/2 t
Nabrzeże Holenderskie:		Dworzec Wiślany:	
6 dźwigów portalowych	3,5-7 t	4 dźwigi portalowe	7 t
Nabrzeże Czechosłowackie:		Basen Górniczy-Zachód:	
1 dźwig portalowy	3 - 5 t	2 dźwigi portalowe	7 t
		2 " mostowe	1o i 15 t
Nabrzeże Francuskie:		Basen Górniczy - Wschód:	
1 dźwig portalowy	3 t	9 dźwigów portalowych	3,5 i 7 t
		3 taśmowce	
Nabrzeże Pilotowe:		Alldag - Kanał Kaszubski:	
2 dźwigi portalowe	1,5 - 3 t	3 dźwigi mostowe	5 t
Nabrzeże Polskie:			
12 dźwigów portalowych	1,5 - 3 t		
Nabrzeże Rotterdamskie:			
2 dźwigi portalowe	1,5 t		

Prócz powyższych pracują jeszcze w porcie gdańskim: dźwig parowy o nośności 2,5 t na szynach kolejowych i pływający elewator zbożowy.

W Gdyni czynnych było 3o dźwigów (w tym 4 eksploatowane przez Centralę Produktów Węglowych), czyli o 1 więcej niż w miesiącu poprzednim. W Gdańsku czynnych było 3o dźwigów (w tym 14 eksploatowanych przez Centralę Zbytu Produktów Węglowych), czyli o 1 mniej niż w miesiącu ubiegłym.

T a b o r   p ł y w a j ą c y

Wyszczególnienie	Gdańsk	Gdynia	Przekazane dla BOP	Razem
holowniki	4	5	2	11
kutry pilotowe i motorówki	18	19	10	47
tankowce	1	1	-	2
elewator zbożowy pływający	1	-	-	1
kafary parowe pływające	1	-	-	1
dźwig pływający RAK 2 ton.	-	1	-	1
dźwig pływający 8 ton.	-	1	-	1
dźwig pływający na krypie 5 t.	1	1	-	2
barki	2	14	12	28
s/s Minerwa	-	1	-	1
ponton (dok pływający)	-	1	-	1
ponton stalowy	1	2	-	3
prom żelazny	3	3	-	6
prom drewniany	5	2	-	7
płyt stalowy pływ.	3	-	-	3
łodzie z przyczepką motor.	2	2	-	4
łodzie zwykłe	16	-	-	16
przewóz linowy	-	2	-	2
pogłębiarki(dragi)	-	4	-	4

D ł u g o ś ć   n a b r z e ż y w dyspozycji w styczniu 1947r.

w Gdańsku 9.583 mb, poza tym 1205 mb pomostów drewnianych
w Gdyni 6.389 mb, " " 1068 mb pomostów przeładunkowych

Tonaż tow. GDYNIA-AMERYKA LINIE ŻEGLUGOWE S.A.-(BIM) Towarzystwo okrętowe "Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S.A." (GAL) eksploatuje statki własne oraz będące pod jego zarządem statki towarzystw pokrewnych: Żegluga Polska S.A. i Polsko Brytyjskie Tow.Okrętowe Sp.Akc.

Poniżej podajemy charakterystykę i bliższe szczegóły tych statków, które zatrudnione są na liniach regularnych i w światowym trampingu:

Lp.	Nazwa statku	Armator	Typ statku	Tonaż BRT	Tonaż NRT	Tonaż TDW	Szybkość węzł.	Rok budowy
1.	m/s Batory	GAL	pasaż.	14287	8164	5700	18,5	1936
2.	m/s Sobieski	GAL	"	11030	6351	7260	17	1939
3.	s/s Białystok	GAL	towar.	7172	4278	10490	10,5	1942
4.	s/s Tobruk	GAL	"	7048	4977	10430	10,5	1942
5.	s/s Narwik	GAL	"	7031	4967	10420	9	1942
6.	s/s Bałtyk	GAL	"	7001	5121	10098	10,5	1942
7.	s/s Borysław	GAL	"	5977	4044	8435	10	1942
8.	m/s Morska Wola	GAL	"	3208	1911	4550	8,5	1924
9.	m/s Stalowa Wola	GAL	"	3133	1811	4555	9	1924
10.	s/s Wisła	Żeg.P.	"	3106	1842	5125	8	1928
11.	s/s Wilno	Żeg.P.	"	2018	1121	3011	9	1926
12.	s/s Toruń	Żeg.P.	"	2018	1122	3000	9	1926

Lp.	Nazwa statku	Armator	Typ statku	Tonaż BRT	NRT	TDW	Szybkość węzł.	Rok budowy
13.	s/s Kraków	Żeg.P.	towar.	2008	1121	3000	8	1926
14.	s/s Poznań	Żeg.P.	"	2017	1129	3000	8	1926
15.	s/s Katowice	Żeg.P.	"	1995	1107	3000	9	1926
16.	m/s Lewant	Żeg.P.	"	1942	970	3240	12	1930
17.	m/s Lechistan	Żeg.P.	"	1937	967	3240	11	1929
18.	s/s Śląsk	Żeg.P.	towar.-pasaż.	1386	734	1515	10	1932
19.	s/s Hel	Żeg.P.	towar.	1065	503	1545	10,5	1935
20.	s/s Rataj	Żeg.P.	"	1021	602	1550	8	1906
21.	m/s Oksywie	Żeg.P.	"	766	342	1010	10,5	1938
22.	s/s Nyssa	Żeg.P.	"	546	360	796	7,5	1890
23.	s/s Lech	Pol.Bryt.	towar.-pasaż.	1568	790	2110	12	1934
24.	s/s Lublin	Pol.Bryt.	"	1409	686	1960	12	1932
25.	s/s Lida	Pol.Bryt.	towar.	1387	771	2110	10	1938
	Razem:			92086	55791	111150		

Tonaż ten uzupełnia Towarzystwo Okrętowe GAL statkami, czarterowanymi w miarę potrzeby.

Działalność GAL w styczniu 1947r.-(BIM) Z ogólnej ilości 25 statków przedsiębiorstwa o łącznym tonażu 92.086 BRT, 111.150 TDW, w miesiącu sprawozdawczym faktycznie eksploatowanych było 20 statków o pojemności 61.020 BRT, 89.844 TDW, z czego 3 statki o pojemności 3.743 BRT, 5.080 TDW znajdowały się w czarterach obcych, a mianowicie m/s Oksywie zaczarterowany w Holandii, oraz s/s Lech i s/s Lublin zaczarterowanych w Islandii.

Pozostałych 5 statków, a mianowicie m/s Batory, m/s Sobieski, m/s Morska Wola, s/s Katowice i s/s Nyssa znajdowały się w dokach w remoncie.

Poza statkami własnymi przedsiębiorstwo eksploatowało w miesiącu sprawozdawczym 2 statki zaczarterowane od armatorów szwedzkich: m/s Elsy i s/s Borga, o pojemności łącznej 824 BRT, 1.790 TDW.

Zatrudnienie podanego wyżej tonażu było następujące: Obsługiwano 7 linij regularnych, a mianowicie:

1) do portów wschodniego wybrzeża Szwecji ze statkiem m/s Elsy,
2) do portów zachodniego wybrzeża Szwecji i Danii, obsługiwana przez s/s Borga,
3) do Londynu i Hull, obsługiwana przez s/s Śląsk,
4) do Rotterdamu i Antwerpii, obsługiwana przez s/s Hel,
5) do portów Lewantu, obsługiwana przez m/s Lewant i m/s Lechistan,
6) do portów Północnej Ameryki, na której kursują s/s Bałtyk i s/s Borysław,
7) do portów Południowej Ameryki, na której kursował m/s Stalowa Wola.

W trampingu oceanicznym i do pomocy na linii do portów Południowej Ameryki użyto statków s/s Białystok, s/s Narwik i s/s Tobruk.

W trampingu europejskim kursowały s/s "Kraków", s/s "Poznań", s/s "Rataj", s/s "Toruń", s/s "Wilno", s/s "Białystok" s/s "Lida".

Na liniach do portów wschodniego wybrzeża Szwecji oraz do portów zachodniego wybrzeża Szwecji i Danii, na linii do Londynu i Hull, na linii do Rotterdamu i Antwerpii oraz na linii do portów Północnej Ameryki, jak również w trampingu europejskim przewieziono w styczniu b.r. łącznie 17.654 ton towarów oraz 1o2 pasażerów. Liczby te nie obejmują przewozów w styczniu b.r. na liniach do portów Lewantu i portów Południowej Ameryki oraz w trampingu transoceanicznym, ponieważ co do zatrudnionych w tych sektorach statków brak jest dotąd odnośnych danych cyfrowych.

Należy podkreślić, że w styczniu zostały wysłane pierwsze ładunki węgla do Norwegii oraz partie surówki żelaznej do Stanów Zjednoczonych.

W styczniu 1947r. w eksploatacji GAL znajdowało się 8 holowników, zatrudnionych: 3 w Gdyni, 4 w Gdańsku i 1 w Szczecinie.

W porównaniu z ubiegłym miesiącem sprawozdawczym, holowniki były aktywniejsze, osiągając 1163,3o godzin pracy i odpowiednie wyższe wpływy. Aktywność tłumaczy się koniecznością zwiększonej pracy holowników w czasie zamarzania portów.

Ilość klarowań wynosiła w styczniu 25, czyli o 22 mniej niż w grudniu ub.roku, co można tłumaczyć ujemnym wpływem ciężkiej zimy na ruch statków w naszych portach. Odbiło się to również na obrotach magazynów przeładunkowych, zmniejszając wskaźnik z 635 na 618 kg m2.

Działalność Biura Odbudowy Portów w r.1946.-(BOP) Rok 1946 zakończył pierwszy etap odbudowy portów. W okresie tym konieczności gospodarcze wyznaczały kierunki prac, które polegały na jak najszybszym dostosowaniu poszczególnych elementów do eksploatacji, do przejęcia narastającego przeładunku oraz zabezpieczenia przed dalszym zniszczeniem obiektów nadających się do odbudowy.

Program r.1946 nie mógł być więc programem właściwej planowej odbudowy, obejmującej całokształt stałych urządzeń portowych, jak falochrony, baseny, pogłębianie kanałów, wymianę uszkodzonych czy przestarzałych uzbrojeń nabrzeży itp.

Mimo poważnych trudności natury gospodarczej, klimatycznej i organizacyjnej, bilans osiągnięć r.1946 w dziele odbudowy portów przedstawia się dosyć poważnie.

W zakresie robót inżynieryjno-wodnych zakończono w porcie gdańskim: zabezpieczenie falochronu zachodniego, naprawę nabrzeża przy poczcie, budowę latarni na Molo Wschodnim. Niezależnie od pracy nurków nad usuwaniem wraków, zbadano ponad 5.ooo mb nabrzeży. Cały port został rozminowany. W tym samym okresie w Gdyni pogłębiono dno w dojściu i w wejściu do portu do głębokości 9m., przeprowadzono naprawę szeregu wyrw, odbudowę molo Skarbopolu i bunkrowego, oczyszczenie dna basenów przy nabrzeżach na przestrzeni ok. 1o.ooo mb, usunięto szereg wraków i zbadano 17.ooo mb nadwodnych i podwodnych urządzeń budowli morskich.

Odbudowa magazynów objęła szereg poważnych obiektów. W Gdańsku ogólna powierzchnia składowa została powiększona o ok. 33.ooo m2, przy czym wymienić trzeba budowę dwóch magazynów stalowych o łącznej powierzchni ok. 7.ooo m2, odbudowę magazynu w Strefie Wolnocłowej (1o.ooo m2), przekazanie do eksploatacji Elewatora na Dworcu Wiślanym. Stan magazynów w porcie gdyńskim zwiększył się o przeszło 55.ooo m2. Odbudowano magazyny: tranzytowy na Nabrzeżu Francuskim, Fettera na Nabrzeżu Indyjskim, Cukroport V, "Mewa" na Nabrzeżu Angielskim itd.

Również remont urządzeń przeładunkowych dał poważne wyniki, chociaż w r. 1946 remont obejmował dźwigi bardzo poważnie uszkodzone, wymagające długotrwałej naprawy. Ogółem wyremontowano całkowicie w r.1946: w Gdyni - 2 dźwigi drobnicowe i 5 masowych o łącznej zdolności przeładunkowej 165 t/h, w Gdańsku - 8 drobnicowych i 4 masowe o łącznej zdolności przeładunkowej 255 t/h.

Prace BOP w r.1945 i 1946 na terenie trzech portów przedstawiały się w szczegółach następująco:

Port		Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Razem
Nabrzeża	1945	-	5 mb	-	
	1946	16 mb	222 mb	-	243 mb
Magazyny	1945	7710 m2	38414 m2	-	
	1946	33011 m2	55027 m2	31822 m2	165984 m3
Dźwigi	1945	19 / 1180 t/h	8 / 270 t/h	-	
	1946	12 / 255 t/h	7 / 165 t/h	-	46 / 1870 t/h

Bliższa analiza wyżej wymienionych pozycyj łącznie z danymi z r.1945 wykazuje jeszcze pewne niesharmonizowanie wydajności poszczególnych urządzeń portowych. Tak np. jeśli chodzi o drobnicę możliwości przeładunkowe w obu portach delty Wisły, uwarunkowane metrażem posiadanych nabrzeży oraz rzeczywistą zdolnością przepustową magazynów są znacznie większe od możliwości przeładunkowych określonych wydajnością czynnych dźwigów dla drobnicy; wydajność ta, przy 16-godzinnym dniu pracy, wynosi ok. 1.800.000 ton rocznie.

Przy racjonalnym obliczaniu zdolności przeładunkowych portu musimy się kierować tą właśnie wydajnością, tj. 1.800.000 ton. Wobec tego mamy nie wykorzystane zarówno nabrzeże jak i magazyny.

Jeśli chodzi o przeładunki masowe - dla obydwu portów zdolności przeładunkowe nabrzeży i urządzeń przeładunkowych pozornie są do siebie zbliżone i wynoszą ok. 10.000.000 ton rocznie. Trzeba pamiętać jednak o tym, że przy wykorzystywaniu dźwigów musi istnieć znaczna rezerwa, tym bardziej, że dźwigi obecnie pracujące są wyremontowane częściami starymi, zużytymi, wstawionymi prowizorycznie.

Z powyższych uwag wynika konieczność uwzględnienia w nowych planach odbudowy portów sprawy pełnego zharmonizowania wyposażenia portowego. Pozwoli to uniknąć nieproduktywnych nowych inwestycyj i wciągnąć istniejące do należytej współpracy w eksploatacji portów.

Działalność Zjednoczenia Stoczni Polskich w r.1946.- (BIM) Rok sprawozdawczy w pracy Z.S.P. należy uważać za przełomowy zarówno w organizacji wewnętrznej jak i w produkcji za przejście do warunków stabilizacji.

Wzrost zatrudnienia w r.1946 miał charakter równomierny, przy czym w grudniu 1946r. na 6 stoczniach Z.S.P. zatrudnionych było łącznie 7.538 robotników.

Na produkcję przepracowano łącznie 7.063.350 roboczogodzin. Uwidacznia się stopniowy wzrost w pierwszych miesiącach roku sprawozdawczego, a od maja ub.roku, w związku z remontem "Krakowa" i "Morskiej Woli", ilość roboczogodzin produkcyjnych gwałtownie wzrasta, poczem od miesiąca lipca stabilizuje się.

W roku sprawozdawczym na wszystkich stoczniach wyremontowano łącznie 123 statki zagraniczne różnych bander, w tym: amerykańskich 52, szwedzkich 31, norweskich 9, angielskich 7, duńskich 7, fińskich 5, francuskich 4, radzieckich 4, holenderskich 2, bułgarskich 2.

Poza tym:

Stocznia Nr.1 - remont s/s "Kraków" i m/s "Morska Wola";

Stocznia Nr.2 - rozpoczęła przeróbkę 2 statków rybackich: "Teal" i "Panorama";

Stocznia Nr.3 - wybudowała ponton dla nurków i 7 kutrów rybackich typu Mir 20a, które nie zostały ukończone z powodu braku silników, oraz odnawia m/s "Sobieski";

Stocznia Nr.4 - wydobyła i wyremontowała szereg mniejszych jednostek pływających, jak holowniki, barki itp.;
Stocznia Nr.12/13 - remont ORP "Ryś", ORP "Sęp", ORP "Żbik", s/s "Wisła", s/s "Tobruk", s/s Rataj", s/s "Katowice";
Stocznia Nr.16 - podniesiono statek "Kalberg" i "Borussia", który został wyremontowany w 5o%.

Z ważniejszych prac działu pozaokrętowego w roku sprawozdaw=czym wykonano:

Stocznia Nr.1 - remont 25 lokomotyw, odlewy śrub pazurowych(32 t), odlewy rusztów i klocków hamulcowych (1oo t), roz=poczęto nową w kraju produkcję komór sekcyjnych wę=żykowych.(Pierwsza seria komór sekcyjnych wykonana została dla cementowni w Rejowcu.);
Stocznia Nr.2 - remont zbiornika gazowego dla Gazowni Miejskiej w Gdańsku, konstrukcje budynków dla cukrowni "Malbork", most pod Św.Wojciechem;
Stocznia Nr.3 - remont 4oo wagonów kolejowych;
Stocznia Nr.12/13 - montaż samochodów z dostaw UNRRA;
Stocznia Nr.16 - remont 3oo wagonów cystern.

Rozwój produkcji pociągnie za sobą wzmożenie odbudowy i remontu warsztatów pracy.

W r.1946 przepracowano łącznie na inwestycje 3 522.818,5 ro=boczogodzin, przy czym przez cały rok sprawozdawczy trwał równomier=ny poziom roboczogodzin inwestycyjnych.

W powyższych ramach przeprowadzono prace remontowe i budowla=ne w 58 budynkach, odremontowanych średnio w 7o%.

Połowy morskie w styczniu 1947r.-(BIM) P o ł o w y b a ł =t y c k i e . Na skutek silnych mrozów wzdłuż całego wybrzeża na=stąpiło zahamowanie połowów. Obydwa zalewy - Szczeciński i Świeży, zamarzły całkowicie, wszystkie porty rybackie pokryte były z mały=mi przerwami powłoką lodową, lub wędrującą krą. To uniemożliwiło zupełnie wychodzenie łodzi na morze, utrudniało również bardzo po=łowy kutrami. Kutry stare, o słabych zużytych silnikach, w tych wa=runkach z miejsca zostały unieruchomione. W okresie nieco lżejszych mrozów kilku kutrom w Gdyni udało się wydostać z basenu i znaleźć oparcie na Helu, skąd połowy były trochę łatwiejsze. Przy takim stanie rzeczy jedynie okręg M.U.R.Gdynia wykazał niewielkie zwięk=szenie połowów w stosunku do miesiąca ubiegłego. Wartość natomiast zmalała, gdyż w dalszym ciągu łowiono na tym terenie przeważnie dorsze i płastugi. Połowów łososia na wędki zaprzestano już na po=czątku miesiąca.

Ogółem złowiono 2.151.942 kg ryby wartości 55.461.925 zł, czy=li więcej o 139.816 kg przy zmniejszonej o 7.914.586 zł wartości.

Należy sądzić, że gdyby nie złe warunki atmosferyczne, mie=siąc styczeń byłby w naszym dorobku powojennym rekordowy, zarówno pod względem ilości jak i wartości złowionej ryby. Pomimo, że tyl=ko część kutrów i tylko w niektórych okręgach łowiła przez kilka lub kilkanaście dni, wyniki połowów są niewspółmiernie duże.Dodat=nie wyniki ilościowe połowów za miesiąc styczeń zawdzięczać nale=ży w pierwszym rzędzie obfitości dorsza, stale pojawiającego się u naszych brzegów.

Ogólna wartość złowionej ryby w styczniu, według danych cy=frowych w poszczególnych obwodach przedstawia się następująco:

M. U. R.	wartość zł.
Gdynia	50.696.980
Gdańsk	2.579.554
Darłowo	898.380
Szczecin	1.287.011
Razem:	55.461.925

W porównaniu z miesiącem ubiegłym, który ogółem dał 63.376.511.- zł wartość połowów bałtyckich + spadek zaznaczył się w okręgach Gdańsk, Szczecin i Darłowo, natomiast w okręgu Gdynia wartość poło= wów zwiększyła się o 1 milion zł.

W dalszym ciągu we Władysławowie stacjonowały kutry duńskie(ok. 15), łowiąc około 10 ton łososia na takle.

P o ł o w y d a l e k o m o r s k i e w styczniu 1947r. spad= ły bardzo znacznie, wynosząc ogółem 1.570 kg, wartości zł. 39.250.-. Są to wyniki z połowu próbnego statku firmy "Dalmor", który łowił w okolicach Bornholmu i Gotlandii. Słabe osiągnięcia należy tłumaczyć małą znajomością terenów i techniki połowów przez załogę polską.

Poza tym w miesiącu sprawozdawczym łowiło ogółem 5 statków da= lekomorskich, z czego 2 firmy "Dalmor" w okolicach Islandii i Lofo= tów oraz 3 "Ławica".

Tabor rybacki i rybacy w styczniu 1947r.-(BIM) W styczniu łowiło 113 kutrów i 985 łodzi. Stan taboru czynnego zmniejszył się na sku= tek ogólnego zahamowania połowów, spowodowanego silnymi mrozami.

Stocznie rybackie w dalszym ciągu kontynuowały budowę i remont statków, Pracę stoczni w poszczególnych okręgach obrazuje poniższa tabela:

Obecny stan jednostek nieczynnych

M. U. R.	Kutry		Łodzie motorowe	
	w budowie	w remoncie	w budowie	w remoncie
Gdynia	13	21	3	20
Gdańsk	14	7	2	-
Darłowo	15	4	-	-
Szczecin	-	36	-	35
Razem:	42	68	5	55

Ilość kutrów w budowie zmniejszyła się o jeden, wykończony i od= dany do użytku rybakowi.

Ilość rybaków czynnych w styczniu wyraża się cyfrą 2.410, czyli zmalała w stosunku do grudnia 1946r. o 194.

Sprzęt rybacki.-(BIM) Złe warunki atmosferyczne spowodowały również znaczne straty w sprzęcie rybackim, szczególnie na terenie zalewów, gdzie silne sztormy i pływająca kra zrywały boje, zabiera= jąc sieci lub uniemożliwiając dojazd do zastawionych poprzednio sie= ci, czy haczyków - celem ich wydobycia. Ogólna wartość strat we wszystkich okręgach wyniosła w styczniu 1947r. zł. 1.172.200. Dosta= wy sprzętu rybackiego przez UNRRA oraz z fabryk krajowych na zamó= wienie GIRM były nieco większe niż w grudniu 1946r.

Przetwórstwo rybne w styczniu 1947r.-(BIM) Produkcja zakładów przetwórczych w miesiącu sprawozdawczym wykazała spadek obrotów.

Na terenie M.U.R. Gdynia zwiększyły swoje prace solarnie i nieznacznie fabryki konserw. Natomiast bardzo zmalała ilość ryb przewędzonych, powodując ogólne zmniejszenie obrotów. Podobnie jak w miesiącu ubiegłym, wiele zakładów pozostało nieczynnych (M.U.R.Gdańsk 12) z powodu braku surowca. Ilość zakładów czynnych w okręgu M.U.R.Gdynia wyniosła 53.

Dane cyfrowe z pracy zakładów przetworczych w poszczególnych okręgach przedstawiają się następująco (w kg):

M. U. R.	Przewędzono	Zasolono	Wyprod.konserw	Razem
Gdynia	141.776	411.226	24.41o	577.412
Gdańsk	3o.593	7.75o	2.299	4o.642
Darłowo	3.69o	-	-	3.69o
Szczecin	2.1oo	-	-	2.1oo
Razem:	178.159	418.976	26.7o9	623.844

Zawodowe szkolenie rybaków.-(BIM) Zastój w połowach, spowodowany złymi warunkami atmosferycznymi, wykorzystano na dokształcanie rybaków. Na terenie wszystkich M.U.R.'ów zorganizowano szereg kursów sieciarskich, na których prowadzono wykłady o pogodoznawstwie, konserwacji sieci i nawigacji.

Praktyczne szkolenie rybaków na kutrach prowadzone było w miarę dokonywania połowów. Liczba uczniów skierowanych na kutry w okręgu M.U.R. Gdynia w miesiącu sprawozdawczym wynosi 29 ludzi. Poza prowadzonymi już kursami w P.C.W.M. w Gdyni, powstaje konieczność otwarcia takich samych kursów kutrowych w Łebie.

Szczególny nacisk na szkolenie zawodowe rybaków położył M.U.R. Gdańsk, wobec całkowitego zamarznięcia Zalewu i zablokowania krą części otwartego morza.

Dużą aktywność wykazały również Urzędy w Darłowie i Szczecinie, co wyraża się w dość dużej frekwencji uczestników. Na terenie tym ogólna ilość słuchaczy na 9 kursach wynosiła ponad 2oo osób.

Daje się odczuć dotkliwy brak fachowej literatury i podręczników, które ułatwiłyby zadanie zarówno organizatorom jak i uczestnikom kursów.

Osadnictwo rybackie.-(BIM) Z terenu M.U.R. Gdynia przesiedliło się na tereny odzyskane 16 rybaków (z Gdyni, Oksywia, Obłuża).Poza tym Urząd przygotował kompletne pomieszczenie dla 5 rodzin rybackich w Łebie, w osobnych domkach.

Na terenie M.U.R. Gdańsk, pomimo silnych mrozów, notowano dalszy ruch osadniczy. W styczniu przybyło 12 nowych rybaków, przy tym zgłaszają się coraz to nowi kandydaci na osadników z głębi kraju, bądź z terenów dawnego naszego wybrzeża.

Na terenie M.U.R.Darłowo liczba przewidzianych osad rybackich wynosi obecnie 654. Z liczby tej zaledwie 1o3 osady zajęte są przez rybaków, resztę zamieszkują Polacy i Niemcy nie mający nic wspólnego z rybołówstwem oraz wojsko. Silne mrozy oraz ciężkie warunki dla rybaków łodziowych o tej porze roku są poważnym hamulcem w akcji osadniczej.

Morski Urząd Rybacki Szczecin zarejestrował w styczniu osiedlenie 2o rodzin rybackich w Lubinie - osada dopiero w grudniu została przejęta od władz radzieckich. W Trzebierzy, na skutek akcji osiedleńczej prowadzonej przez Spółdzielnię "Jedność Rybacka",osiedliło się 6 rybaków i 1 instruktorka - sieciarka. Ożywienie ruchu

osiedleńczego na tych terenach jest spodziewane dopiero na wiosnę. W związku z tym M.U.R. przygotowuje osady rybackie oraz czyni starania otworzenia Oddziału Banku Rybaków Morskich w Szczecinie, celem sprawniejszego finansowania osadnictwa.

Dane o rybołówstwie morskim za rok 1946r.-(BIM) Wysiłki w kierunku powiększenia t a b o r u r y b a c k i e g o dały wynik pomyślny. Tabor pływający w styczniu 1946r. obejmował 40 kutrów i 449 łodzi różnego typu, w grudniu natomiast 118 kutrów i 1.027 łodzi. Największe nasilenie czynnego taboru rybackiego zanotowano w listopadzie 1946r. mianowicie 120 kutrów i 1.082 łodzie.

Praca na stoczniach rybackich wzrosła prawie o 50%. Na początku roku było w budowie 17 kutrów i 15 łodzi - na końcu 43 kutry i 22 łodzie. W remoncie, w grudniu 1946r. było 44 kutry i 53 łodzie, a w styczniu 95 kutrów i 288 łodzi. Poza tym, w ciągu 1946r. wydobyto z wody 11 jednostek rybackich, pozostało jeszcze do wydobycia - 15.

Na wiosnę 1946r. rozpoczęto pracę nad odbudową rybołówstwa dalekomorskiego. Po kilkumiesięcznej pracy, w grudniu 1946r. czynnych było 6 trawlerów, w remoncie znajdowało się 3, a w trakcie przejmowania od UNRRA w Anglii - 15 statków.

W styczniu 1946r. zarejestrowanych było r y b a k ó w czynnych 967, a w grudniu tego roku - 2.604, przy czym największą ilość łowiących wykazano w listopadzie 1946r., tj. 2.659 rybaków.

W konsekwencji rozwoju taboru rybackiego wzrosły również wyniki p o ł o w ó w b a ł t y c k i c h i ich wartość. W styczniu 1946r. złowiono ogółem 583 tony, a w grudniu 2.012 ton. Największe nasilenie połowów wykazano w czerwcu 1946r., tj. 2.634 tony. Ogólny roczny wynik połowów wyraża się liczbą 22.209 ton ryb. Odpowiednio do ilości złowionych ryb wzrosła również ich wartość. W styczniu 1946r. wynosiła ona 14.503.745 zł., w grudniu natomiast 63.370.511 zł. Najwyższą wartość połowów zanotowano w listopadzie 46r. w sumie 69.875.244 zł. Ogółem w 1946r. złowiono ryb na sumę 496.408.041 zł.

Pierwsze p o ł o w y d a l e k o m o r s k i e zanotowano w maju 1946r. w ilości 13.805 kg; w końcu roku wynosiły one 103.350 kg. Najlepszy wynik osiągnięto w listopadzie 1946r. w ilości 103.350 kg. W ciągu całego roku odbyto 23 rejsy, które łącznie przyniosły 1.115.055 kg ryby o wartości 79.217.722 zł.

Połowy bałtyckie i dalekomorskie wyniosły łącznie w r. 1946 23.324.908 kg wartości 575.625.763 zł.

P r z e m y s ł p r z e t w ó r c z y obejmował w końcu 1946r. 92 zakłady, których roczna produkcja wyniosła:

	225.147 kg	konserw
	5.605.578 "	ryb wędzonych
	4.482.862 "	ryb solonych
Razem:	10.313.587 kg	

Z i m p o r t u w ciągu całego roku dostarczono 55.192.329 kg ryb, z czego:

33.583.101 kg	ryb solonych
9.145.437 "	ryb świeżych
12.126.261 "	konserw rybnych
337.530 "	ryb wędzonych

E k s p o r t w r.1946 objął 124.168 kg łososia mrożonego, wysyłanego do Anglii.

W ciągu r.1946 rozprowadzono pomiędzy rybaków s p r z ę t r y b a c k i o ogólnej wartości 21.102.000 zł.

Sprawy morskie we Włoszech.-(BIM) Rząd włoski rozpatruje obecnie projekt dekretu zabraniającego sprzedaży jakiegokolwiek tonażu za granicę oraz przyjmowania zamówień zagranicznych przez stocznie włoskie. W Ministerstwie Marynarki Handlowej (Rzym) odbyła się konferencja przy udziale przedstawicieli armatorów, spedytorów, maklerów i robotników portowych na temat reorganizacji pracy w porcie Genua, ze zwróceniem szczególnej uwagi na obniżenie stawki przeładunkowej, a to w celu umożliwienia Genui konkurencji z innymi portami zagranicznymi. Na uwagę zasługuje stanowisko przedstawicieli robotników portowych, którzy dobrowolnie zgodzili się na pewne ustępstwa w zrozumieniu faktu, że spadek obrotów w porcie pociąga nieodłącznie bezrobocie.

W ciągu pierwszych 9 miesięcy 1946r. przeładunek Genui (w imporcie i eksporcie) osiągnął cyfrę 3.504.000 ton, co przedstawia już 80% obrotów Genui za rok 1938.

Zarząd portu Wenecji rozpatruje możliwość wprowadzenia pewnych ułatwień przy imporcie węgla, co przeprowadziły już poprzednio porty zachodniego wybrzeża Włoch, jako zwyczaj przedwojenny portów włoskich.

W Messynie mówi się o stworzeniu wolnej strefy portowej. Odnośnie tej kwestii rząd włoski powziął jednak decyzję utworzenia wolnej strefy na granicy wschodniej; obejmowałaby ona Monfalcone i okręg Gorycji, a to w celu ułatwienia rozwoju tranzytu Europy środkowej i północnej przez porty włoskie.

Z żeglugi sowieckiej.-(BIM) Wg oświadczenia radia moskiewskiego w roku bieżącym zostanie uruchomiona regularna obsługa pasażerska Leningrad - Londyn, dla której przeznacza się trzy luksusowe jednostki. Ruch regularny będzie wprowadzony również między Leningradem a Stanami Zjednoczonymi i Południową Ameryką. Na wiosnę otwarta będzie linia Leningrad - Sztokholm - Kopenhaga.

Komunikat oficjalny z Moskwy podaje ciekawe szczegóły dotyczące budowy w jednym z portów czarnomorskich nowego doku pływającego, największego z dotychczas przez Z.S.R.R. posiadanych. Nowy dok będzie mógł przyjmować statki do 50.000 t. Wyposażony jest w 24 dźwigi o nośności 50 - 140 ton. Urządzenie jest całkowicie zmechanizowane, tak iż obsługa tego kolosu, który można porównać pod względem urządzenia i wielkości do ogromnej fabryki, liczy tylko 110 ludzi.

Klauzula "owners'agent" w czarterze węglowym.-(BIM) "Centrala Zbytu Produktów Węglowych w Gdańsku" zawiadomiła pisemnie władze "Bałtyckiej i Międzynarodowej Konferencji Morskiej" w Kopenhadze, że polscy załadowcy węgla wyrażają gotowość stosowania w czarterpartiach dotyczących przewozu polskiego węgla klauzuli "o w n e r s' a g e n t a t l o a d i n g p o r t" - "makler armatora w porcie załadowania" (w miejsce żądanej dotychczas, także i przed wojną klauzuli "s h i p p e r s' a g e n t" - "makler załadowcy"), jednakże pod warunkiem, że armator, którego statek został zafrachtowany pod polski węgiel, uprzedzi na piśmie załadowcę w ciągu dziesięciu dni przed przyjściem statku do polskiego portu o wyznaczeniu przez siebie maklera dla klarowania swego statku. Biuro Konferencji, podając tę wiadomość w grudniowym biuletynie, zaleciło zainteresowanym armatorom, aby przestrzegali tego terminu. W ten sposób został załatwiony wieloletni spór między środowiskiem armatorów skandynawskich a polskimi eksporterami węgla.

Subwencje dla amerykańskich towarzystw żeglugowych.-(BIM) Morska Komisja Stanów Zjednoczonych ogłosiła wznowienie po II wojnie światowej z dn. 1.I.1947r. subsydiowanie przez rząd amerykań=

skich towarzystw żeglugowych, celem umożliwienia im konkurowania z armatorami zagranicznymi, pracującymi przy niższych kosztach eksploatacyjnych. Podstawą do wypłacania subsydiów jest Merchant Marine Act z 1936r. Roczny budżet subwencyj wynosi 3o mil.dol.; są one przyznawane na umotywowany wniosek armatora i podlegają zwrotowi do skarbu państwa, jeśli zysk netto przekroczy 10%.Jest to więc rodzaj gwarancji zysków w granicach do 10%, lecz jednocześnie kontrola ze strony państwa. Umowy o subsydia podpisało 12 towarzystw żeglugowych.

Kompensaty frachtowe w Norwegii.-(BIM) Rząd norweski ustalił (z ważnością od połowy grudnia 1946r.), że statki norweskie zatrudnione w żegludze międzynarodowej obowiązane są do wpłacania na rachunek specjalnego funduszu wyrównawczego opłat w wysokości 5% od swoich dochodów frachtowych (po odliczeniu prowizyj itp.).Tworzony w ten sposób fundusz jest przeznaczony na dopłaty dla armatorów norweskich, których statki zatrudnione są w dowozach do Norwegii i którzy zmuszeni są transporty te wykonywać na stawkach narzuconych przez rząd, a niższych niż stawki wolnego międzynarodowego rynku frachtowego.

Tonaż amerykański.-(BIM) National Federation of American Shipping ogłosiła, że amerykańska flota handlowa zmniejszyła się o 34% w stosunku do powojennego maksimum = 43.319.ooo TDW. Do końca r.1947 dalsza redukcja dojdzie do 39%. Jako powód przewidywania dalszego jeszcze zmniejszenia się tonażu, redukującego flotę do 17,5oo.ooo TDW, podaje się stały wzrost zagranicznego tonażu trampowego,którego koszty eksploatacji są daleko niższe od amerykańskich. Amerykańskie koła żeglugowe obawiają się spadku stanu floty w przyszłości nawet do 11.ooo.ooo TDW, "o ile nie będzie można naprawić pewnych niedociągnięć politycznych i gospodarczych".Taka flota, według tamtejszych komentarzy, byłaby poniżej minimalnych potrzeb interesów narodowych.

Tonaż amerykański na prawach "lend-lease".-(BIM)Komisja Morska Stanów Zjednoczonych opublikowała dane dotyczące ilości tonażu amerykańskiego eksploatowanego na warunkach "lend-lease"(t.zn.w trybie dzierżawy) przez inne państwa. Łączny tonaż podlegający tej formie eksploatacji wynosił w końcu 1946r. 526 statków (głównie typu "Liberty") o nośności 4.681.5oo TDW. Do grupy pięciu państw reprezentujących największy udział w tej kwocie globalnej należą: Anglia - 341 statków o nośności 2.842.2oo TDW, Z.S.R.R. - 9? statków o nośności 936.ooo, Norwegia - 23 statki o nośności 28o.?oo, Grecja - 14 statków o nośności 15o.ooo, Francja - 13 statków o nośności 139.4oo TDW. Polska ma w dzierżawie na warunkach "lend - lease" pięć jednostek o nośności niecc ponad 21.?oo TDW.

Udział bandery amerykańskiej w obsłudze handlu zagranicznego Stanów Zjednoczonych.-(BIM) Prezes Instytutu Amerykańskiej Marynarki Handlowej, Frank J.Taylor, w sprawozdaniu rocznym podał, że w r. 1946 eksport Stanów Zjednoczonych był obsługiwany własnym tonażem w 75%, import zaś w 69%. W okresie przedwojennym tylko 25% wolumenu handlu zagranicznego Stanów Zjednoczonych przewożone było pod banderą amerykańską.

Angielski tonaż trampowy w zaniku? (BIM) Angielska prasa fachowa komentuje fakt, że w zamówieniach nowego tonażu, udzielanych stoczniom przez armatorów brytyjskich, bardzo mało jest trampów. Zlecenia armatorów brytyjskich ześrodkowują się obecnie na tankowcach, liniowcach pasażersko-towarowych i towarowych oraz na małym -

tonażu żeglugi kabotażowej. Nadający dawniej ton żegludze brytyjskiej typ trampu o nośności od 3000 do 6000 TDW, przystosowany do przewozu w eksporcie i imporcie ładunków masowych (węgiel, drzewo itd.) nie występuje w należytych ilościach w rejestrze zamówień. Powody tego zjawiska leżą jakoby w tym, że obecne koszty budowy są zbyt wysokie dla mniejszych towarzystw żeglugowych, które przed wojną inwestowały właśnie w tonażu trampowym. Przedsiębiorstwa te skierowują więc obecnie swoją uwagę raczej na nabywanie albo wydzierżawianie tonażu seryjnego budowy wojennej, który rząd w wielkich ilościach ma do odstąpienia. Ale te statki są mało odpowiednie; tak np. zamiast popularnego jednopokładowca o nośności 5000 TDW, doskonałego do przewozu węgla, stoją w rządowych ofertach do dyspozycji krytopokładowce o nośności 7.500 TDW, które przez armatorów trampowych uważane są za nieekonomiczne. Opinia angielska niepokoi się, że gdy znów zaistnieją warunki eksportu węgla z Anglii, co spodziewane jest w ciągu kilku lat, stan floty brytyjskiej nie będzie odpowiadał potrzebom racjonalnej eksploatacji właśnie z powodu obecnego zaniedbania budowy dobrych trampów.

Nieporozumienie anglo-amerykańskie w sprawie czarterów "lend - lease".-(BIM) Proklamowanie przez prezydenta Trumana "zakończenia działań wojennych" z upływem ostatniej doby 1946r. stało się podstawą znamiennego nieporozumienia między Stanami Zjednoczonymi i Anglią co do warunków dalszego korzystania przez Anglię z dzierżawionego na mocy ustawy "lend and lease" amerykańskiego tonażu handlowego.

Jak wiadomo, na mocy umów anglo-amerykańskich z 1943, 1944 i 1946r. pewna ilość amerykańskiego tonażu seryjnego została wydzierżawiona Anglii na specjalnych warunkach(bezpłatnie do końca 1945r.,później płatnie wg rocznej stawki 15% od ceny szacunkowej statku, wyznaczonej na wypadek sprzedaży). Dzierżawa ta dotyczyła głównie statków typu "Liberty", które dostarczane były Anglii w ilościach 15 - 20 jednostek miesięcznie w ciągu 10 miesięcy. Umowa z r.1944 przewidywała, że zwrot statków nastąpi po upływie sześciu miesięcy "od zakończenia wojny". Grudniowa proklamacja prezydenta Trumana o zakończeniu działań wojennych została w Anglii zrozumiana jako m.in. ustalenie daty, od której biegnie powyższy okres półroczny, co zagroziło Anglii zmniejszeniu w niedalekiej przyszłości rozporządzalnego tonażu w rozmiarach globalnych ok. 2.800.000 TDW. Wobec zapewnień zarządu akcji "lend - lease", że sytuacja prawna tonażu wydzierżawionego Anglii nie ulega obecnie zmianie, partia republikańska w Kongresie zgłosiła sprzeciw, domagając się szybkiego wycofania z obecnej eksploatacji statków wydzierżawionych w trybie "lend-lease"; argumentuje ona m.in. tym, że powyżej podane finansowe warunki dzierżawy są korzystniejsze dla bander obcych niż dla bandery amerykańskiej. Armatorzy angielscy przeciwnie dowodzą, że wg tych warunków roczny koszt dzierżawy statku typu "Liberty" (przy jego cenie 639.000 dol.) wynosi ok. 24.000 funt.szt. i jest dwukrotnie wyższy niż wysokość tenuty wymaganej przez rząd angielski za dzierżawę podobnych statków.

Tonaż skandynawski na 31.XII.1946r.-(BIM) Norweskie towarzystwo klasyfikacyjne "Det Norske Veritas" opublikowało sumaryczną statystykę stanu floty handlowej państw skandynawskich w r.1946.

Stan tonażu handlowego N o r w e g i i w dniu 31.12.1946 (jednostki tylko powyżej 100 BRT) przedstawiał się następująco:

	1630 jednostek	3.288.000 BRT
w tym	739 motorowców	2.227.000 BRT
	891 parowców	1.061.000 BRT
	190 tankowców mot.	1.224.000 BRT
	32 tankowce par.	186.000 BRT

W roku sprawozdawczym tonaż Norwegii powiększył się o

241 jednostek - - - - 431.000 BRT

w tym tonażu nowego 36 " 29.000 BRT (6 jednostek zbudowanych na stoczniach zagranicznych)

tonażu używanego z zagranicy 199 375.000 BRT

Straty w tonażu wyniosły: 72 jednostki - - 122.000 BRT

w tym 12 " 15.400 BRT zatopione, wypadki, miny

60 " 106.300 BRT sprzedane za granicę.

Przyrost floty netto wyraża się cyfrą 169 jednostek = 300.000 BRT, w czym znajdują się 32 tankowce = 117.600 BRT.

Obecnie Norwegia buduje nowy tonaż łącznie ok. 1.460.000 BRT, z czego 220.000 BRT na stoczniach norweskich, a 1.240.000 BRT za granicą.

Flota handlowa s z w e d z k a składa się dziś(stan na 31.12.1946r.) z

1.149 jednostek - - - - - 1.685.000 BRT

w tym 542 motorowce 1.108.000 BRT (w cyfry te wliczono i tonaż tankowy 69 jedn. 340.000 BRT)

607 parowców 577.000 BRT

W ciągu r.1946 tonaż szwedzki powiększył się o

70 jednostek - - - - 186.000 BRT

w tym	14 tankowców	50.960 BRT
na stoczniach szwedzkich zbud.	46 jednostek	151.000 BRT (5 tank.mot.)
na stoczniach zagranicznych	3 parowce	5.900 BRT
zakupiono za granicą używanego tonażu	21 jednostek	31.000 BRT

Straty w tonażu wyniosły: 38 jednostek - - 49.000 BRT

w tym 6 " zatopionych

32 " sprzedane za granicą (w tym 5 tank.mot.)

Przyrost netto tonażu = 32 statki - 139.000 BRT.

Stan floty handlowej d u ń s k i e j w dniu 31.12.1946r. wynosił:

571 jednostek - - - 837.000 BRT

w tym 286 motorowców 493.000 BRT (w cyfrach tych uwzględniono już 19 tankowców - 90.100 BRT)

285 parowców 344.000 BRT

Przyrost tonażu = 34 statki - - 43.200 BRT

w czym 10 statków - 32.900 BRT zbudowanych na stoczniach krajowych,

24 statki - 10.300 BRT używany tonaż zakupiony za granicą.

Straty w tonażu =	12 statków	=	12.7oo BRT	
w tym	6	"	4.3oo BRT	zatopionych,
	6	"	8.ooo BRT	sprzedanych ar=matorom zagra=nicznym.

Belgijski tonaż handlowy.-(BIM) Odbudowa zniszczonej przez wojnę belgijskiej floty handlowej postępuje raczej wolno, niemniej w r.194? nastąpiło pewne powiększenie floty dzięki nowym zamówieniom na stocz=niach belgijskich. W r.1939 belgijska flota handlowa liczyła 1oo jed=nostek (422.429 BRT, nie licząc 6 statków pocztowych obsługujących połączenie Ostenda - Dover, 18.467 BRT). Na początku r.1946 mamy cy=frę 52 jednostek (2o3.166 BRT), w czym 24 motorowce (1o7.359 BRT) i 28 parowców (95.8o7 BRT).

W trybie odszkodowań wojennych Belgia otrzymała 8 jednostek to=nażu poniemieckiego (11.195 BRT), a ostatnio zakupiono (Compagnie Ma=ritime Belge) 4 statki typu "Victory" od Komisji Morskiej Stanów Zjed=noczonych.

Zasadniczą przeszkodą w rozwinięciu pełnej produkcji stoczni bel=gijskich był brak surowca. Największą stocznia belgijska J.Cockerill jest jednak w tej chwili już całkowicie zatrudniona budując: 3 moto=rowce pasażerskie (9.5oo TDW), 3 motorowce towarowe (5.ooo TDW), 3 pa=rowce motorowe (5.ooo TDW), 1 tankowiec motorowy (12.6oo TDW), 2 mo=torowce (7.2oo TDW), dla Chargeurs Réunis (Francja) i 2 motorowce to=war. typu "Stavelot" (8.3oo TDW) dla armatorów portugalskich. Stocznia "Boel" zajmuje się budową jednostek mniejszych, przede wszystkim dla żeglugi kabotażowej.

Pozycja Lloydu brytyjskiego.-(BIM) Towarzystwo klasyfikacyjne "Lloyds Register of Shipping" miało pod swoim nadzorem w końcu 1946r. ponad 61% światowego tonażu w budowie. W tonażu angielskim udział ten wynosił ponad 8o%, zaś w tonażu innych bander prawie 4o%. Łącznie w tym okresie klasyfikował Lloyd 5o7 statków o pojemności 2.272.ooo BRT.

Intensywne zatrudnienie w stoczniach światowych.-(BIM) Wg obli=czeń Lloyds Register za ostatni kwartał 1946r. stan zatrudnienia światowego przemysłu budownictwa okrętowego nadal wykazuje poziom bardzo wysoki. Ogólna ilość statków handlowych w budowie wynosiła w tym okresie ok. 3.678.5oo BRT, z czego w samej Anglii ponad 1.937.ooo BRT (52,7%). Stan zatrudnienia na stoczniach angielskich był wówczas najwyższy od marca 1922r., przy czym ponad 25% budowanych statków stanowi zamówienia dla obcych bander, a więc wysokowartościowy eks=port (głównie dla Norwegii, Francji, Holandii i Danii).

W Stanach Zjednoczonych zatrudnienie stoczni wyraża się sumą o wiele mniejszą: 326.75o BRT, z czego nieco ponad 7o.ooo BRT przy=pada na eksport (głównie dla Brazylii). W Szwecji jest w budowie pra=wie 25o.ooo BRT, z czego 4o% na eksport. We Francji rejestr budowy przekracza 2oo.ooo BRT.

Ogólnie spodziewany jest dalszy napływ zamówień w wielu kra=jach, z wyjątkiem Stanów Zjednoczonych, gdzie wysokie koszty budowy (a także oddziaływanie nadmiaru tonażu posiadanego) raczej każe li=czyć się z możliwością znacznego spadku produkcji nowego tonażu na eksport.

Norweskie tankowce - kolosy.-(BIM) Prasa amerykańska donosi, że zamówienie norweskich armatorów na 7 tankowców, największych z dotychczas wybudowanych, a mianowicie: 24.ooo t i 24.5oo t, ma poważny związek z planami angielsko-amerykańskimi udoskonalenia produkcji i transportu ropy na Bliskim Wschodzie. Po wybudowaniu projektowane=go rurociągu z Zatoki Perskiej do Morza Śródziemnego, Norwegia zna=

lazłgby się w bardzo korzystnej sytuacji w przyszłym ruchu ropnym. Dotychczas wielkość tankowców była uzależniona od możliwości przejazdu przez Kanał Sueski; w przyszłości wielkość tonażu będą określać możliwości ładunkowe w porcie przy równoczesnym unikaniu opływania Półwyspu Arabskiego. Duże tankowce mają tę korzystną stronę, że poważne nawet zwiększenie pojemności pociąga stosunkowo nieznaczny wzrost kosztów eksploatacyjnych: tak np. 24.ooo-tonowy tankowiec wymaga tylko o 2 osoby załogi więcej niż tankowiec 15.ooo-tonowy.

Praca portu kopenhaskiego i jego możliwości.-(BIM) Opublikowane przez "Scandinavian Shipping Gazette" sprawozdanie zarządu portu Kopenhagi daje obraz dużego ruchu statków i obrotu towarowego portu w r.1946. Ilość statków na wejściu wyraziła się cyfrą 17.ooo (5.6oo.ooo NRT), gdy w roku poprzednim - 1o.244 (1.846.862 NRT). Zestawienie obrotu towarowego za pierwsze 8 miesięcy 1946r. dało cyfrę 3.472.1o3 ton, co pozwala przypuszczać cyfrę ok. 5.5oo.ooo t za cały okres. Ruch statków w r.1946 stanowił 72% cyfry przedwojennej (1939r.), obrót towarowy - 83,5%. Strajki robotników w kwietniu i maju 1946r. obniżyły chwilowo obroty portu, lecz mimo to analiza poszczególnych zestawień wskazuje na stały wzrost ruchu portowego.

R.1947 przynosi pewną zmianę struktury handlu zagranicznego Danii, dzięki nowej polityce rządu, utrudniającej import (restrykcyjne zarządzenie odnośnie wydawania licencyj importowych), a usilnie popierającej eksport - specjalnie produkcji przemysłowej (centrum przemysłowe - Kopenhaga i jej okolice). Spadek importu niewątpliwie wpłynie ujemnie na obroty portu, taki stan rzeczy ma być jednak równoważony wzmożonym eksportem.

Duże możliwości rozwojowe daje też Kopenhadze rozważana obecnie koncepcja przejęcia przez port kopenhaski spuścizny po Hamburgu i Bremie jako ośrodkach dystrybucyjnych. Za przekazaniem tej roli Kopenhadze przemawiać będzie przede wszystkim jej doskonałe położenie geograficzne, duży obszar portu wolnocłowego, doskonałe wyposażenie i organizacja, jak również stosunkowo niskie opłaty portowe. Władze portowe rozpatrują nowy plan, mający na celu podniesienie zdolności przeładunkowej portu, dla ułatwienia obrotów własnych i tranzytowych. Rozpoczęto budowę nowych magazynów, dźwigów i nabrzeży.

Możliwości rozwojowe portu w Rotterdamie.-(BIM) W porcie rotterdamskim ilość statków na wejściu wyniosła 4.394 (5.9o8.645 NRT). W II półroczu 1946r. odpowiednie cyfry wynosiły 2.o77 statków (2.851.943 NRT), co stanowi wzrost o przeszło 58% w stosunku do II półrocza 1945r. (1.2o3 statki - 1.727.182 NRT).

Stan wyposażenia portu uległ poprawie. Liczba dźwigów lądowych wzrosła z 57 do 61, dźwigów pływających z 75 do 81, powierzchnię magazynów powiększono o ok. 4.o5o m2. Widać też wzrost możliwości magazynowania produktów naftowych z 417.ooo t na 738.ooo t (przed wojną 9oo.ooo t) oraz tłuszczów jadalnych płynnych z 87.ooo na 2oo.ooo ton.

Zdaniem zarządu portu fakt kierowania importu i eksportu okręgów przemysłowych Ruhry przez porty północno-niemieckie, nie zaś via Rotterdam, łącznie z procesem upaństwawiania przemysłu tego okręgu wpływają niekorzystnie na możliwości rozwojowe portu rotterdamskiego.

Praca portów belgijskich w 1946r.-(BIM) W styczniu 1946r. w Antwerpii zanotowano 384 statki na wejściu (8o6.683 NRT), w październiku już 519 statków(1.oo5.234 NRT), cyfra nie notowana od marca 1945r., miesiąca największych obrotów w porcie w związku z ruchem transportów wojskowych.

W Gandawie w lutym 1946r. weszły 24 statki (33.279 NRT), zaś w sierpniu już 82 statki (118.276 NRT), cyfra najwyższa od momentu prze=

kazania portu władzom cywilnym przez aliantów.
W portach belgijskich utworzono t.zw.fundusz bezpieczeństwa,który gwarantuje robotnikowi portowemu minimum 9o frs.dniówki, gdy nie jest on zatrudniony (dotychczas 45 frs.). Połowę wypłacają pracodawcy, połowę zaś państwowy fundusz bezrobocia.

Port w Hamburgu,-(BIM) Czteroletni plan odbudowy portu hamburskiego, opracowany przez lokalne władze niemieckie w porozumieniu z Brytyjskim Zarządem Wojskowym, przewiduje doprowadzenie portu do stanu całkowitej rekonstrukcji w roku 195o.

Kilonia bazą połowów dalekomorskich.-(BIM) Mimo korzystnego położenia nad Bałtykiem i połączenia kanałem Kilońskim z Morzem Północnym, Kilonia nigdy nie była centrum rybołówstwa. Obecnie czynione są starania w kierunku stworzenia z Kilonii bazy połowów dalekomorskich z flotą co najmniej 12 statków rybackich, przydzielonych przez władze alianckie, a to celem umożliwienia odbudowy gospodarczej miasta i prowincji Szlezwik-Holsztynu. Sprawa jest tym łatwiejsza, że wyposażenie portu nie ucierpiało w czasie wojny i jest gotowe do użytku. Fabryki przetwórstwa rybnego nie są jeszcze całkowicie uruchomione; surowiec otrzymują one na razie z portów rybackich Morza Północnego transportem kolejowym. Zarząd Wojskowy Kilonii traktuje odbudowę gospodarczą portu jako najpilniejsze ze swych zadań.

Warunki pracy we francuskiej marynarce handlowej.-(BIM) W związku z wygaśnięciem dn. 1 marca 1947r. terminu rekwizycji francuskiej floty handlowej przez rząd, przystąpiono do uregulowania sprawy zapewnienia marynarzom ciągłości zatrudnienia. Centralny Komitet Armatorów francuskich przedstawił projekt umowy zbiorowej, gwarantującej stałe zatrudnienie na przeciąg 3 lat dla 7o% członków załóg statków każdego towarzystwa armatorskiego. Propozycja ta obowiązywać będzie w stosunku do armatorów, którzy przejmą statki od rządu w r.1947 i 1948. Marynarze mają prawo wyboru armatora przy zakontraktowaniu oraz zapewnione ponowne zatrudnienie po urlopie czy chorobie. W czasie pobytu na lądzie (czasokres między podróżami) otrzymują oni połowę wynagrodzenia, całkowite utrzymanie i dodatki rodzinne. Z drugiej strony są zobowiązani stawić się w 24 godz. do pracy na jakikolwiek statek swego towarzystwa, ewtl. do pracy zastępczej na lądzie. Umowa zrywa z dotychczasowym zwyczajem zatrudniania marynarzy na mocy kontraktów, które mogły być wypowiadane w ciągu 24 godzin, co w praktyce oznaczało, że marynarz musiał szukać nowej pracy po każdej ukończonej podróży. Wyjątek stanowili marynarze zatrudnieni w towarzystwach subsydiowanych i traktowani jako pracownicy państwowi.
Możliwość zapewnienia pełnego zatrudnienia marynarzom fransuskim w granicach przedwojennych będzie osiągalna najwcześniej za 2 lata. By uniknąć odpływu kwalifikowanego personelu do pracy na lądzie, Komitet Centralny Armatorów podpisał drugą umowę, zobowiązującą każdego armatora do obsadzenia pozostałych 3o% załóg marynarzami bezrobotnymi w stałej kolejności - zgłaszającymi się do pracy w danym towarzystwie. Obydwie umowy zostały zatwierdzone przez Komitet Doradczy Marynarki Handlowej,reprezentujący rząd,armatorów i marynarzy.

Wynalazek uczonych sowieckich.-(BIM) W Centralnym Komitecie Badawczym Sowieckiej Marynarki Handlowej (Leningrad) skonstruowano nowy przyrząd nazwany "auto-alarm", który automatycznie przyjmuje sygnały S.O.S. statków w niebezpieczeństwie.Otrzymując sygnał S.O.S., instrument ten również automatycznie urachamia sygnały świetlne lub dźwiękowe, zainstalowane w kabinie radiooperatora, kapitana i w kabinie nawigacyjnej, przez co usunięte jest wszelkie ryzyko nieodebrania sygnału S.O.S. Zasięg "auto-alarmu" wynosi 1oo mil.